



Da Retomada da Indústria Naval com o Pré-sal à Derrocada de Projetos de Desenvolvimento no País: a Instalação de um Estaleiro na Bahia¹

Juliana Rosa de ALMEIDA²
Santiago, Chile

Resumo

Pessoas e grupos articulam em seu cotidiano diferentes dimensões de sua identidade e também caracterizam a diversidade social. Um dos aspectos que ofuscam ou que põem em destaque tais relações se dá em consequência da interação entre poderes assimétricos e distintas lógicas de dominação nos quais pessoas e grupos interagem entre si, em que formas de conhecer relações se configuram onde muitos interesses se misturam, sejam eles econômicos, políticos, culturais, ambientais. Seguindo este viés, objetiva-se analisar dinâmicas e interações que envolvem a rede de implantação de grandes projetos de desenvolvimento_ projetos de grande escala_, especificamente o processo de instalação do Estaleiro Enseada Indústria Naval, iniciado em 2012 no Município de Maragogipe, na Bahia, que se deu em decorrência da retomada da indústria naval no Brasil na segunda década dos anos 2000, alavancado pela descoberta do Pré-sal, cujo processo fora estancado precocemente e se tornou uma das grandes perdas para a economia brasileira, consequência do escândalo da operação “Lava a Jato”, que inseriu o país num contexto de crise institucional sem precedentes, reverberando em seus diferentes níveis de integração; internacional, nacional, regional e local.

Palavras-chave: Pré-sal; desenvolvimentismo; Indústria Naval

O presente artigo objetiva demonstrar dinâmicas e interações envolvendo a rede de implantação de projetos de grande escala _ especificamente, a construção e instalação do Estaleiro Enseada do Paraguaçu, Enseada Indústria Naval, desde sua implantação até a sua derrocada, contextualizando-o dentro do viés desenvolvimentista da indústria naval no país na segunda década dos anos dois mil e sua respectiva crise.

Primeiramente, quero evidenciar a minha escolha na utilização do termo projetos de grande escala (PGE) para me referir ao Estaleiro Indústria Naval a partir características estruturais as quais RIBEIRO (2008, p. 112) destaca como “expressões extremas” do campo do desenvolvimento e que identifiquei ao longo da análise sobre o empreendimento em si, como o tamanho do capital, territórios e quantidade de pessoas utilizados; o poder político participante para engendrar os ajustes dos planos para viabilizá-lo; a magnitude dos impactos ambientais e sociais em consequência da

¹Trabalho apresentado no GT 04 – Sociologia econômica: construção social dos mercados do III Seminário Nacional de Sociologia, realizado de forma remota de 08 a 16 de outubro de 2020.

²Doutora em Antropologia (UFBA). E-mail: juliana_rosadealmeida@yahoo.com.br.



sua instalação; as inovações tecnológicas inseridas; a fusão de níveis de integração, com poderes diferentes de estruturação.

Segundo Ribeiro (2008, p.113), tais níveis de integração se dividem em locais, regionais, nacionais e internacionais, sendo o nível local correspondente à localização das experiências fenomenológicas imediatas diárias, série de lugares onde uma pessoa ou um grupo executam atividades diárias regulares, interagindo com ou sendo expostos a diferentes redes e instituições sociais. O nível regional está ligado à definição político-cultural de uma região dentro de uma nação, e os níveis nacionais, internacionais e transnacionais se referem à existência do Estado-nação e às diferentes relações dentro, fora do território.

A Baía de Todos os Santos, região onde fora implantado o projeto, possui um histórico de exploração econômica de forma predatória, mudando de nuances e objetos a depender da demanda econômica que surgia, desde a colonização até a atualidade, como extração de madeiras, plantação de cana-de-açúcar, de mandioca, construção de engenhos de açúcar, fábricas de farinha, fumo, a instalação do porto para escoamento de mercadorias. A região também fora explorada para retirada de petróleo, desde o seu descobrimento no país e posteriormente instalação e produção de equipamentos de suporte para a Petrobrás, dentre outros empreendimentos.

A região participou de vários ciclos econômicos de importância nacional, especialmente os ciclos da exploração do petróleo, exercendo um papel fundamental no surgimento e desenvolvimento da Petrobrás, que se manteve presente como um dos principais atores econômicos e de desenvolvimento do Estado da Bahia.

E seguindo esse percurso de apropriações econômicas, na segunda década dos anos 2000, a BTS foi escolhida para abrigar o Estaleiro Enseada Indústria Naval, empreendimento de grande porte, gerido pela iniciativa privada e com capacidade para processar 36 mil toneladas de aço por ano na fabricação de navios e plataformas. Em decorrência dos movimentos no país com relação à retomada da indústria naval atrelada ao desenvolvimento da produção de petróleo, óleo e gás no Pré-sal, a empresa Estaleiro Enseada do Paraguaçu S.A. (EEP) foi iniciada em 2010.

Juntamente com a união de mais duas unidades, através de arrendamento da Unidade Inhaúma do Rio de Janeiro e da Unidade São Roque também na região próxima ao Estaleiro, a empresa EEP foi fundada em 2012, atuando na construção e integração de unidades offshore, como plataformas, navios especializados e unidades



de perfuração. A marca do consórcio foi modificada em 2014 de Estaleiro Enseada Paraguaçu S.A. para Enseada Indústria Naval S.A., com implantação e operação previstas para o início de 2015.

A Enseada Indústria Naval possuiu como principais clientes as empresas Petrobrás e a Sete Brasil, atuando, respectivamente, na extração de petróleo do Pré-sal e produção de óleo e gás no País, e especialização na gestão de navios e parceria nas operações de perfuração de óleo e gás em águas profundas. Foi formada pela associação de quatro empresas de atuação global: A Odebrecht Participações e Investimentos S.A., OAS Investimentos S.A, A UTC Participações S.A e por último a Kawasaki Heavy Industries.

As redes tecidas no desenrolar da instalação do empreendimento foram meu objeto de pesquisa de doutorado, onde pude realizar uma análise sobre relações e posições dispostas através dos discursos e movimentação dos três atores envolvidos no processo (Estado, empresas, grupos sociais locais), principalmente no que tange à seara de intenções, instrumentalizadas por meio do cumprimento de procedimentos; cada parte envolvida possuía atuações, propósitos distintos no contexto de viabilização, instalação e funcionamento do empreendimento.

Aponto que as pistas evidenciadas através dessas relações revelaram, num primeiro momento, algumas questões relacionadas à instalação de um projeto: o (des) comprometimento das empresas envolvidas com relação às ações, programas, projetos de compensação e/ou minimização dos impactos socioambientais; o Estado e seu papel de viabilizador/fiscalizador do processo; a correspondência dessas ações com as reais necessidades, exigências da população e ambiente envolvidos, em detrimento dos consequentes efeitos trazidos pela instalação de um grande projeto de desenvolvimento. Tais aspectos contribuíram sobremaneira para a formulação da minha proposta.

A instalação do Estaleiro Indústria Naval foi fruto do desenvolvimento da Indústria Naval, na segunda década dos anos 2000, alavancada por programas governamentais de desenvolvimento em todos países, o descobrimento do Pré-Sal e o avanço da Petrobrás com relação tecnologias principalmente ligadas a suporte e transporte de petróleo e gás.



1. A retomada da Indústria Naval e o Pré-sal: a instalação de estaleiros por todo o país.

A Indústria Naval brasileira acompanhou as variantes de desenvolvimento econômico no país, fluxos mundiais de industrialização e produção de bens e serviços, passando por distintos ciclos durante toda a sua história. Desde a década de 1940, quando se pode considerar um início propriamente nacional, a indústria naval foi incentivada para formular políticas no setor, e desenvolver uma marinha mercante nacional, inicialmente valorizando a participação do transporte marítimo de cabotagem.

No entanto, no pós-guerra, a indústria naval brasileira sofreu sua primeira desvalorização, do próprio sistema de navegação, sendo substituído pelo transporte rodoviário, além de problemas de infraestrutura do setor, pois os portos apresentavam baixos índices de produtividade e obsolescência tecnológica.

Uma situação de melhora veio já a partir dos anos 1950, pois, no auge do modelo nacional-desenvolvimentista brasileiro, foram tomadas providências mais precisas para o avanço do sistema portuário e ampliação da frota nacional de navios mercantes, visando desenvolver um programa de construção naval no país e também estabeleceu condições para uma atuação mais presente da indústria naval na economia brasileira, incluindo a instalação de uma indústria nacional. A partir do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (1956-1961) que se desenvolve a construção naval por meio de um parque industrial, e fruto de um grande estímulo do setor público a investimento em infraestrutura e na indústria de bens de capital.

A década seguinte foi mais problemática, especialmente pela ocorrência de eventos políticos que desestabilizaram vários setores do país, sobretudo a economia. Com o desgaste do período nacional-desenvolvimentista e sua transição para o governo militar, faltaram políticas públicas de incentivo à indústria naval, o que provocou baixa eficiência dos portos, altos custos para construção local, defasagem tecnológica dos estaleiros e dificuldade nos prazos de entrega.

Já no fim de 1960, o governo criou um plano emergencial com medidas protecionistas para garantir um mínimo de participação brasileira na competitividade no setor. Tais medidas alavancaram a construção naval, iniciando uma fase de maior amadurecimento na indústria, o que repercutiu na década de 1970. Sendo o mais



produtivo, este período sinalizou o primeiro ciclo de desenvolvimento da indústria naval no país, através da ampliação da capacidade de produção e competência técnica dos estaleiros, com a conclusão e ampliação da contratação de novas embarcações, contratação de mão-de-obra, e reconhecimento internacional como um dos países mais capacitados para a produção de navios.

Na década de 1980 se iniciou um processo de declínio, influenciado por resquícios de crises econômicas mundiais ocorridas no final da década de 1970, como a crise do petróleo, refletindo na dívida externa do Brasil, entre outros problemas. A indústria naval brasileira torna-se obsoleta em relação a países que passam a dominar a indústria mundial no setor, principalmente os asiáticos, como Japão, Coreia do Sul, China e Taiwan. A década de 1990 segue esse processo, com a quebra dos estaleiros, obsolescência da frota, e abertura do mercado externo _medida do governo federal_, havendo uma maior participação de armadores, empresas e navios estrangeiros com relação ao transporte marítimo.

Boa parte dos anos posteriores foram marcados por medidas econômicas neoliberais, e ainda que a indústria naval estivesse em crise profunda, foram erguidas as primeiras bases para sua reativação posterior, com maior participação de embarcações estrangeiras no país, e conseqüentemente o acesso a novas embarcações e tecnologias do mercado internacional. Ainda assim, a eficiência dos estaleiros não era compatível com tais exigências, prejudicando a confiabilidade internacional da indústria naval do país.

A década de 2000, depois de toda a inconstância político institucional ocorrida nas décadas anteriores, apresentou um cenário econômico mais estabilizado, situando a Petrobrás como um dos principais elementos da retomada da indústria naval, trabalhando em parceria na construção e modernização de parte da sua frota em estaleiros nacionais, nos mais variados tipos de embarcações, como apoio marítimo, conversão de navios petroleiros em unidades de produção, construção de plataforma de produção, dentre outros.

Também a adoção de políticas explícitas de desenvolvimento da indústria nacional adotada pelo Estado brasileiro foi decisiva para a retomada do setor, com investimentos e expansão da sua capacidade produtiva, com o conseqüente aumento da produção de embarcações, e alto potencial de estímulo à produção e ao emprego.



Assim, desde meados dos anos 2000, é possível dizer que as ações governamentais voltadas para o soerguimento da indústria naval brasileira têm sido bem-sucedidas em termos do estímulo à demanda e da viabilização de investimentos no setor, o que pode ser visto pelo volume de recursos transacionados e empregos gerados (PIRES, GOMIDE, AMARAL, 2014, p.75).

O crescimento das atividades petrolíferas offshore estimulou a encomenda de navios petroleiros, plataformas, sondas e outras embarcações para estaleiros brasileiros, principalmente devido a Petrobrás adotar políticas de conteúdo local em suas encomendas. Assim sendo, houve um aumento da capacidade instalada dos estaleiros nacionais, cujos investimentos voltaram-se tanto para construção de novas unidades quanto por expansões e modernizações de instalações existentes, seguindo um plano de demandas da Petrobrás dentro do setor offshore, se destacando como uma das maiores demandantes mundiais da construção naval offshore.

Nesse período foram lançados programas estratégicos para investir nessa parceria da indústria naval com a Petrobrás, como o PROMINP _ Programa de mobilização da indústria nacional de petróleo e gás _, implementando uma política de conteúdo local no setor de petróleo e gás natural, visando ampliar a participação da indústria nacional no fornecimento de bens e serviços, e investimentos em geração de emprego e renda para o país. O programa tem a participação de diversos setores públicos, da iniciativa privada e Petrobrás.

A retomada da indústria de construção naval no país trouxe um novo cenário. O governo brasileiro, visando estimular o setor, atuou, em conjunto com a Petrobras/Transpetro, lançando algumas medidas e políticas de desenvolvimento para indústria. As empresas efetuaram grandes encomendas aos estaleiros nacionais, enquanto a união atuou com exigências de percentual mínimo de conteúdo local nas atividades de exploração e produção, com incentivos fiscais, além da concessão de crédito aos agentes financeiros do FMM _Fundo de Marinha Mercante (JESUS, 2013, p. 02).

A partir daí a retomada da indústria naval se concretiza por meio de medidas políticas e econômicas de investimentos e posteriormente com o descobrimento do Pré-Sal; este período se torna seu marco histórico de desenvolvimento.

Tal descoberta alavancou a Petrobrás com relação ao desenvolvimento de tecnologia e suporte para exploração do petróleo em águas submersas, demandando sondas de perfuração, plataformas de produção, navios, submarinos, entre outros recursos que movimentam a cadeia da indústria de energia.



O Pré-sal demandou também um maior estímulo governamental às embarcações fabricadas nos estaleiros brasileiros, através de programas como o PROMEP, Programa de modernização e expansão da frota e renovação da frota mercante da TRANSPETRO, fomentando um maior investimento tecnológico para o setor naval do país.

Outro programa do governo que aqueceu a retomada da indústria naval, bem como outros projetos de infraestrutura do governo federal, decorrente do crescimento da economia, foi o PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, buscando incentivar o investimento privado, aumentar o investimento público nas infraestruturas e o crescimento, incluindo ações em petróleo, gás natural e combustíveis renováveis. Diversas ações foram tomadas ao longo do processo de implantação do programa, como também a importância da indústria foi crescendo.

A camada Pré-sal é um grande reservatório de óleo situado em águas ultra profundas, numa área que mede 800 km de extensão, 200 km de largura, e se distribui pelas bacias do sul e sudeste do Brasil_ comportando as bacias de Campos-RJ, Santos-SP, litoral do Espírito Santo, até o norte do Estado de Santa Catarina.

Desde a década de 1970, geólogos da Petrobras acreditavam na existência de uma reserva petrolífera na camada Pré-sal, porém não possuíam tecnologia suficiente para confirmar essa suspeita, que somente se concretizou em 2006, e setembro de 2008, o primeiro óleo originário do Pré-sal foi produzido, tendo sido extraído do campo de Jubarte, também localizado na bacia de Campos.

Tal descoberta alavancou a Petrobrás com relação ao desenvolvimento de tecnologia e suporte para exploração do petróleo em águas submersas, demandando sondas de perfuração, plataformas de produção, navios, submarinos, entre outros recursos que movimentam a cadeia da indústria de energia.

Poucos anos depois, período em que também se estabeleceu as bases legais para a exploração do Pré-Sal se deu o Lançamento da segunda fase do PAC, o PAC2, ampliando a quantidade de ações monitoradas pelo programa e superando metas com o crescimento da indústria naval e offshore no Brasil: a inclusão da indústria de construção naval entre os setores da política de desenvolvimento produtivo (PDP), aumento do uso de navieças nacionais, maior participação da bandeira brasileira na marinha mercante mundial, mais geração de empregos na cadeia produtiva, apoio à consolidação empresarial e modernização da estrutura industrial, ampliação do



investimento em pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I) qualificação profissional, fortalecimento da cadeia produtiva, entre outros benefícios.

A retomada da indústria naval brasileira provocou também uma evolução do número de empregados contratados, acompanhando a mensuração do nível de atividade no setor. No auge da indústria naval em 1979, o setor abrigava 39.155 empregados. Em 2000, pós período de pressão, eram 1,9 mil empregos registrados; em 2006, esse número subiu para 19 mil empregados; e no auge da retomada da indústria naval, em 2012, 62 mil pessoas diretamente empregadas e em 2013, completou 71 mil pessoas empregadas no setor (SINAVAL, 2013).

No ano de 2013, dez estaleiros de grande e médio porte já estavam em plena construção/reforma no Brasil, para entrar em operação entre 2013 e 2014. Todos eles, com exceção do Rio Tietê, teriam suas produções voltadas para a exploração de petróleo offshore, dedicando-se, portanto, à construção de navios de apoio, módulos, plataformas e sondas. Em paralelo à construção de suas instalações, os estaleiros já possuíam os contratos firmados, com prazo de entrega determinados. Entre eles estavam: STX Promar, EBR Rio Grande, Rio Tietê, Wilson Sous Rio Grande, Jurong Aracruz, e o até então chamado Estaleiro Enseada Paraguaçu, distribuídos por vários Estados da costa brasileira, como o Rio de Janeiro, Espírito Santo, Rio Grande do Sul, Pernambuco e Bahia.

Na conjuntura de o Brasil tornar-se destaque na última década no setor econômico, alavancado por um movimento de retomada do crescimento de investimentos, a indústria de construção naval ganhou um importante espaço, após um longo período de estagnação.

Essas atividades decorreram de diversos fatores; do crescimento mundial do setor, dos estímulos nacionais às estruturas de base, do fornecimento de suporte às novas possibilidades de exploração do petróleo, da produção dos seus derivados, entre outras. Também foram impulsionadas pelos investimentos em políticas, programas e projetos, pós advento da descoberta de grandes volumes de óleo na camada Pré-sal.

Dessa forma, a retomada da indústria naval aparece neste novo cenário econômico como principal aliada para exploração do Pré-sal, necessitando de investimentos para ajustes, ampliação e renovação da frota de navios para escoar a produção de óleo, gás e derivados, como também para a expansão e modernização



da capacidade produtiva de embarcações, proporcionada pelo crescimento das atividades petrolíferas offshore.

A valorização do petróleo impulsionou a exploração do produto em águas profundas, distantes da costa, criando uma demanda por tipos específicos de aparelhagem de suporte, como navios-sonda, plataformas de produção e embarcações de apoio marítimo com técnicas específicas, assim como um aumento da capacidade, modernização dos estaleiros já instalados e investimentos em novas unidades.

2. Tecendo intenções: a construir e operar o estaleiro.

Parte da frota de navios especializados se encontrava entre os objetivos da empresa Estaleiro Enseada do Paraguaçu S.A., EEP, que se inicia em 2010, atuando na construção e integração de unidades offshore, plataformas, navios especializados e unidades de perfuração, bem como a construção e integração de módulos e decks de produção para navios de petróleo e gás natural. Em 2014, a empresa mudou sua marca para Enseada Indústria Naval S.A. e compondo três Unidades, duas situadas na Baía do Iguape e uma no Rio de Janeiro.

A Baía de Todos os Santos, local da instalação do estaleiro, apresenta uma localização estratégica no centro da costa brasileira e da costa da América do Sul, sendo uma das maiores bacias do mundo com águas protegidas e profundas e a segunda maior baía do Brasil, possuindo um canal de entrada naturalmente navegável e canais internos profundos, elementos estratégicos de desenvolvimento na região; especificamente, lugar escolhido para a instalação de um dos Estaleiros navais prospectados para dar suporte à exploração do Pré-sal.

Dessa forma, condições estratégicas para fazer da BTS um foco desenvolvimentista foram lançadas. Antes mesmo de se verificar as áreas de proteção ambiental, onde comunidades tradicionais utilizam da BTS para realizar atividades de subsistência, dentre outros aspectos dentro do território contíguo, a ganância desenvolvimentista já prospectava a BTS como local estrategicamente viável para realizar projetos de grande porte.

Primeiramente, três áreas na BTS foram sondadas para receber o polo naval do Estado: Salvador, Baía de Aratu, Madre de Deus. São Roque do Paraguaçu foi



definido posteriormente devido à prospecção de outros empreendimentos para as regiões anteriores, e devido também à existência de um canal de navegação profundo e áreas relativamente planas adjacentes ao canal que leva à parte mais larga da BTS, nas margens da Baía do Iguape.

Nesta mesma área, na enseada vizinha ao Rio Paraguaçu, está localizado o canteiro da Petrobrás, existente desde a década de 1970 e retomado em 2007 para a construção, reparo e construção naval, fator determinante para que, em 2008, o município de Maragogipe se tornasse um atrativo de estudos e investimentos para a implantação do Estaleiro Naval. O canteiro ocupa uma área superior a 500.000m², ao lado do antigo porto, com área de montagem, armazenagem, fabricação, estocagem e embarque.

Neste mesmo local também estão presentes três Unidades de Conservação, a Área de Proteção Ambiental Baía de Todos os Santos _APA Baía de Todos os Santos_, a APA Pedra do Cavalo e a Reserva Extrativista Marinha Baía de Iguape _RESEX Baía de Iguape_, esta última criada em 2000 para garantir a exploração autossustentável e a conservação dos recursos naturais renováveis tradicionalmente utilizados pela população extrativista da área, em especial quilombola; as principais atividades nesta área são pesca e extração de mariscos.

A área de implantação do Estaleiro localiza-se à margem direita do rio Paraguaçu e também em uma das margens do Rio Baetantã, numa localidade denominada Ponta do Corujão, em Maragogipe, distrito de São Roque do Paraguaçu, compreendendo uma área de aproximadamente 1,6485 km², uma área poligonal situada em parte da área da RESEX Baía do Iguape, que fora modificada posteriormente, mediante decreto federal, para permitir a inclusão da planta industrial do Estaleiro no território.

Esta área recebeu intervenções diretas das atividades inerentes à implantação do empreendimento, como supressão de vegetação, terraplanagem, implantação de linhas de energia e sistema de abastecimento de água, canteiro de obras, dique seco, rampas, área administrativa de utilidades, dentre outras, além da área destinada a Reserva Legal, ameaçando tanto a área de mangue como também a comunidade Enseada do Paraguaçu, remanescente de quilombo, situada na zona rural de Maragogipe/BA e próxima a área onde está situado o empreendimento, que foi construído em terras utilizadas pelo grupo, principalmente para a realização de



atividades como pesca e mariscagem.

Atividades tradicionais de pesca e mariscagem possuem efetiva representatividade econômica, pois se apresentam como atividades tradicionais e são realizadas em sua maioria por grupos familiares e quilombolas presentes na região, principalmente na Baía do Iguape, onde se concentra a RESEX.

Esta região específica da Baía se tornou, então, um polo atrativo para investimentos do porte da indústria naval. O Programa do Governo Federal, o PAC, agregou a região como uma das contempladas por seus projetos desenvolvimentistas.

O território se apresenta então como um conjunto de possibilidades, onde pertence tanto ao espaço dos homens, do meio e suas relações espacialmente consideradas, como também a um outro espaço, formado por atores, instituições e organizações com suas tessituras, ramificações e objetivos definidos, incorporando níveis de integração distintos, verticalmente (Santos, 1994).

Neste território em rede transita o desenvolvimento, através da união de interesses econômicos e políticos para planejarem propósitos conexos com o capitalismo de instalação de grandes empreendimentos em locais específicos e, como resultado, o desenvolvimento incorporado nas empresas e instituições acabam exercendo um grande poder sobre o território, que passa a ser formado com a incidência de novos elementos e cujos distintos níveis de interação perfazem-se num mesmo espaço. Ele, então, é

[...] constituído por atores que representam vários segmentos de populações locais (elites locais e líderes de movimentos sociais, por exemplo); empresários privados, funcionários e políticos em todos os níveis de governo; pessoal de corporações nacionais, internacionais e transnacionais (diferentes tipos de empreiteiros e consultores, por exemplo); e pessoal de organizações internacionais de desenvolvimento (funcionários de agências multilaterais e bancos regionais, por exemplo). As instituições são parte importante desse campo; elas incluem vários tipos de organizações governamentais, organizações não-governamentais, igrejas, sindicatos, agências multilaterais, entidades industriais e corporações financeiras (RIBEIRO, 2008, p. 110).

Neste âmbito de desenvolvimento, diferentes capacidades de poder e interesses também são articulados através da influência dos processos históricos de estruturação de redes, repetindo-se em diferentes nuances de disputas, dependentes dos processos por meio dos quais as redes são formadas e das características das intervenções institucionais decorrentes.

As redes engendram suas conexões manifestadas principalmente através dos



projetos de infraestrutura de grande escala (RIBEIRO, 2008), apresentando aspectos estruturantes cujos elementos como capital, territórios, pessoas, poder político, impactos ambientais e sociais lhe são peculiares, além dos técnicos especializados. Elas configuram determinados aspectos do local através das suas ações e discursos, e seja qual for o território, urbano ou rural, o desenvolvimento acaba por provocar processos de territorialização que transformam, em vários aspectos, o lugar onde está sendo inserido.

Pensando nesses aspectos, e em se tratando dos territórios contíguos no tocante às redes que configuram o universo desenvolvimentista, aspectos como localização, extensão, logística e economia também são elementos verdadeiramente atrativos para a inserção de grandes projetos, são vetores de desenvolvimento (BRONZ, 2011).

Nesse sentido, destaca-se a BTS como fator atrativo de desenvolvimento, pois, além de abrigar condições naturais favoráveis, servir de polo para exploração de diversos recursos, sejam pesqueiros, minerais, agropecuários; serviu também como viabilizadora de fluxos de circulação, onde infraestruturas específicas foram construídas; está próxima a locais estratégicos economicamente.

Além das condições do local em si, condições estrategicamente expostas, política e econômica, também favorecem um determinado local a ser objeto de instalação de projeto desenvolvimentista, que no caso específico foi alavancado pela disponibilidade de recursos financeiros de instituições federais e estaduais, como BNDES, FMM; pelas garantias oferecidas pelo Fundo de Garantia para Construção Naval – FGCN; pela própria demanda na contratação de novas sondas, navios de grande porte, plataformas de produção pela Petrobrás.

Sob a égide do progresso e desenvolvimento, também há a articulação de discursos, onde engendram-se ‘soluções’ para determinadas regiões localizadas, muitas vezes destino constante de ciclos de investimentos e quebras, cujo discurso vem acompanhado por um pacote de medidas ‘salvacionistas’, incluindo o crescimento da economia, do consumo e do emprego. Ao mesmo tempo, se estabelecem ‘alternativas infernais’ (Santos, Araújo, Machado apud Leroy e Acselrad, 2013); onde tais se impõem soluções que serão realizadas mediante sacrifícios potencializadores de processos de exclusão, injustiça social e ambiental.

Para além da área específica do empreendimento, a rede de territórios



transformou outros espaços contíguos pelas diferentes conexões e influências que acabaram afetando locais adjacentes à área do empreendimento, gerando ingerências de capital, territórios, pessoas, poder político, impactos ambientais e sociais.

Tais redes tecidas, as quais carregam também uma parte de história até chegar à instalação do Estaleiro, se estenderam e alguns de seus efeitos apareceram durante o percurso da pesquisa, identificados através de informações, encontros e conversas. Ou seja, a região é historicamente caracterizada por ciclos econômicos e instalação de diversos setores de indústria, incutindo também a ideia de tais características serem atrativas para negociações e preferências, além do aspecto político, obviamente.

De acordo com BRONZ (2011) são três os elementos que mobilizados definem o que pode ser um grande empreendimento: recursos, capital e mão-de-obra. Tais elementos são decisivos para a consecução dos trabalhos de instalação de um projeto de grande escala.

A mão-de-obra, tanto a presente na região como a de fora, é recrutada, sendo peculiar a cada tipo de serviço a ser executado, etapa da obra e ao que o empreendimento exige como qualificação; o capital é financiado pelos vários níveis de integração que se unem para a mesma finalidade, sendo que especulações internacionais exercem uma grande influência nesses processos; os recursos utilizados englobam os elementos anteriormente citados, e apresentam espécies variadas, a depender das etapas distintas do empreendimento, podendo ser tecnológico, natural, humano, financeiro.

Ribeiro (2008, p.113), ao qualificar projetos de grande escala, remete a “quantidades de capital financeiro e industrial, assim como de elites, técnicos estatais e trabalhadores, fundindo níveis de integração local, regional, nacional, internacional e transnacional. ”

Esses mesmos elementos podem trazer apropriações e leituras distintas do mesmo processo, no sentido de que servem também de instrumento para fomentar uma grande especulação em torno do projeto, principalmente em locais onde carregam experiências negativas de desenvolvimento; delas, o Estado, empresários e a mídia imprimem o surgimento de propostas de caráter salvacionistas no intuito de oportunizar uma “[...] reestruturação produtiva e inseri-la nos circuitos produtivos capitalistas e mercados globais.” (GERHARDT, LOPO, SANTOS, 2014, p. 345).



RIBEIRO (1991, 68) evidencia que a relação entre grandes projetos, consultores e empreiteiras implica um movimento de mão dupla, em que grandes projetos requerem grandes empresas; em que grandes empresas procuram oportunidades para desenharem e construírem grandes projetos e estimulam o mercado indicando e propondo novas obras.

Com mais reconhecimento no mercado, mais atraente fica a contratação dessas empresas, relacionando sua atuação à definição de dimensões efetivas dos projetos e levando em conta os obstáculos organizacionais, tecnológicos e financeiros dos mesmos. Mais próximo ainda fica a efetivação do projeto quando o Estado efetua um papel viabilizador do processo, num duplo dilema em que, ao mesmo tempo, tem como obrigação legal salvaguardar o meio ambiente, as formas de vida e os direitos da população diretamente envolvida.

Voltando à questão dos arranjos relativos ao processo de instalação do Estaleiro, o Estado da Bahia e órgãos da administração direta_ a Secretaria Extraordinária da Indústria Naval e Portuária e a Secretaria de Indústria, Comércio e Mineração, através da sua autarquia a Superintendência de Desenvolvimento Industrial e Comercial (SUDIC) _ estavam à frente com relação às questões de viabilização do empreendimento, principalmente quanto à delimitação de área, confecção do EIA/RIMA, dentre outros; o consórcio responsável pelo empreendimento em si ainda não havia sido definido oficialmente.

Nos diversos documentos relacionados à instalação do empreendimento, o principal agente de atuação era a SUDIC, como o pedido de licenciamento, elaboração do EIA/RIMA, definição do consórcio responsável pela construção e operação do empreendimento, dentre outros procedimentos. Esta instituição, alavancada por interesses de diferentes níveis de integração, participou ativamente nas primeiras para a instalação do estaleiro em Maragogipe.

Ou seja, demonstra-se aqui o papel viabilizador do Estado, à frente das primeiras exigências legais para instalação do empreendimento, realizando acordos e alianças com empreiteiras dispostas no mercado, cuja influência política e econômica no país é o critério mais importante para contratação.

A área diretamente afetada foi definida como a área de implantação do empreendimento, imediatamente conectada às atividades da construção do empreendimento, como também, as que são diretamente influenciadas pelas



necessidades diárias do processo produtivo e da vida social do processo. Segundo RIBEIRO (1991, p.106) este território pode ser definido “[...] como o conjunto de áreas quer diretamente reguladas pelas necessidades do projeto e sua estrutura interna de poder institucional. ”

Desde o início, rumores sobre a instalação do empreendimento no município já evidenciavam possíveis interferências do empreendimento, principalmente as associadas às expectativas de geração de empregos diretos e indiretos, possíveis saídas de pessoas dos locais de origem para a área mais próxima do empreendimento, demandas de cursos de qualificação para aproveitamento pelo projeto e outras interferências.

3. O estaleiro em suas crises.

Ações relacionadas ao empreendimento transformou, sob vários aspectos, a realidade social em que está inserido e transformando a si mesmo enquanto projeto de desenvolvimento. No meio destas transformações, um emaranhado de fatos complexos surgiu no contexto de implantação e operação do estaleiro e teve, como ponto de partida, problemas conjunturais do País, principalmente em relação a grupos políticos e empresariais que influenciaram o rumo dos contratos que a Petrobrás realizava para programas do governo – o que inclui ações referentes ao estaleiro.

Tais acontecimentos paralisaram toda uma rede de interesses e ações que impulsionaram a execução deste projeto, impactando várias localidades do País. O emaranhado de fatos também trouxe consequências sociais ao contexto de estudo que, diante das múltiplas “crises”, também repercutiu nas suas relações sociais, econômicas e políticas.

A crise permeia-se no confronto de propósitos, sobreposição de poderes que, desde o seu início, perfazem-se na diversidade de vozes, atuações e realidades que ilustram interesses distintos acerca do mesmo objeto e, também, o tanto de contraditório que esses processos de instalação de empreendimentos de grande vulto apresentam.

Parte dessas transformações foram originadas a partir de investigações realizadas pela polícia federal no início de 2014, desencadeando o descobrimento de uma série de ilícitos que se estendeu ao envolvimento de grandes empreiteiras no



financiamento de partidos políticos em campanhas eleitorais, e em troca de facilitações em parcerias contratuais com a Petrobrás.

A operação policial, chamada “lava a jato”, teve início com a investigação do uso de uma rede de postos de combustíveis e lava a jato de automóveis para movimentar recursos ilícitos pertencentes a uma das organizações criminosas inicialmente investigadas.

Neste primeiro momento da investigação, foram processadas, perante a Justiça Federal de Curitiba, organizações criminosas lideradas por doleiros, e com o andamento das investigações, foram descobertos indícios de um grande esquema, que se perpetuou ao longo de anos, envolvendo a Petrobrás, seus funcionários e executivos, grandes empreiteiras e agentes públicos.

Nesse arranjo ilícito, as empresas pagavam propina para altos executivos da Petrobrás e outros agentes públicos/políticos, com base em contratos superfaturados; o pagamento era realizado por meio de operadores financeiros, o que incluía os doleiros que faziam as intermediações.

Por meio da propina, as licitações derivadas de contratos com a Petrobrás ficavam viciadas e, como num jogo de cartas marcadas, davam preferência às empreiteiras participantes da negociata. Por meio de uma suposta concorrência, as vantagens de cada participante eram pré-definidas, bem como a prioridade nas licitações para a distribuição dos contratos.

Sequências da operação envolveram operadores financeiros, empreiteiras, agentes da Petrobrás e agentes públicos/políticos, seguindo diferentes linhas de investigação, fases e competências, sobretudo no que concerne aos agentes políticos, os quais tem foro privilegiado por prerrogativa de função, dessa forma, julgados pelo Supremo Tribunal Federal.

As investigações por parte da polícia federal e processos criminais abrangendo os atores ligados às negociatas afetaram o País como um todo; uma crise política e econômica sem precedentes assolou o País e seu rastro alcançou, sobretudo, os locais onde se instalavam os empreendimentos oriundos desses contratos ilegais em que foram realizados.

Entre os setores mais afetados pelas consequências da “Lava a Jato” está a indústria naval brasileira, que passava por um movimento de retomada do crescimento e expansão. Conforme evidenciado anteriormente, eles impulsionaram a realização



de vários empreendimentos em todo o País, sobretudo os direcionados a dar suporte à exploração do Pré-Sal; a construção de estaleiros.

A recente retomada da indústria naval no Brasil requereu investimentos de longo prazo e renovação de encomendas de produtos finais para se consolidar. Tal setor juntamente com a Petrobras tinham metas de produção a cumprir até 2020 e por isso necessitavam da instalação e funcionamento dos estaleiros nacionais para construir novas plataformas de exploração de petróleo, sondas de perfuração, entre outros equipamentos relacionados à tecnologia petrolífera.

Por conseguinte, muitas das empresas brasileiras que estiveram envolvidas nas instalações desses empreendimentos estavam relacionadas aos ilícitos investigados pela operação policial em suas sucessivas fases; seus executivos estão respondendo por processos judiciais de corrupção, lavagem de dinheiro, dentre outros crimes, desde o final de 2014.

Em se tratando do Estaleiro Enseada Indústria Naval, três das empresas investigadas pertenciam ao consórcio, em Maragogipe: UTC, OAS e ODEBRECHT. Tais empresas apresentaram problemas financeiros e de gestão acarreados pelo envolvimento direto de alguns de seus diretores e sócios nos ilícitos; vários de seus executivos estão respondendo processos judiciais e muitos foram detidos no curso da operação “Lava a Jato”.

Nessa problemática, a Enseada Indústria Naval se incluiu entre os estaleiros mais afetados pela crise. Além da prisão e responsabilização penal dos responsáveis pelas empreiteiras, outros fatores implicaram em problemas relacionados aos pagamentos do contingente de valores com relação aos processos de instalação e funcionamento dos empreendimentos.

Após rumores envolvendo a Petrobrás, a situação financeira da empresa se deteriorou, ocasionando no cancelamento das encomendas das sondas feitas pela Petrobras e fontes de financiamento, como o BNDES, cancelaram a liberação de recursos.

A Petrobrás também sobrestou o andamento dos contratos com as empreiteiras, até que os problemas fossem resolvidos. E sem ter como financiar os custos do empreendimento, o consórcio deixou de realizar os pagamentos necessários para movimentar a construção e instalação do Estaleiro, o que motivou a empresa a iniciar a redução de cortes de gastos, como produção, demissão de



trabalhadores, etc.

O Estaleiro Indústria Naval começou a sofrer os impactos econômicos decorrentes do desencadeamento da “Lava a Jato” já em dezembro de 2014, dois meses depois de o IBAMA liberar a licença de operação. Nesse momento de incertezas, a empresa apresentava discursos em defesa da manutenção de trabalhos e de continuação da instalação do Estaleiro. Entretanto já estavam paralisadas três oficinas do Estaleiro, o dique seco, o pátio underground, além de prédios administrativos, equipamentos e as instalações elétricas e eletromecânicas. Apesar disto o cenário continuava a ser vendido como “positivo”:

Em 28 de fevereiro de 2015, as obras da empresa Estaleiro Indústria Naval, juntamente com o Consórcio Estaleiro Paraguaçu, encerraram as suas atividades. Por meio de informação divulgada pela empresa, o estaleiro encontrava-se com 82% das obras físicas prontas e mantinha apenas a montagem do guindaste Golliath, até a sua conclusão, prevista para o mês de março de 2015.

Tentativas do poder público existiram, no sentido de revitalizar a indústria naval, como, ao reconsiderar as dívidas das empresas através de novos empréstimos com outras fontes de receita, como Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Fundo da Marinha Mercante, bem como audiências públicas, realizadas em vários locais do País, encabeçadas tanto pelo setor público como pelo privado para informar as pessoas sobre a realidade vivida para indústria naval.

Voltando ao plano multisituado, os problemas específicos são em grande parte reflexo dos acontecimentos ocorridos no plano nacional, tendo em vista que a operação “Lava a Jato” alcançou, inclusive, efeitos que recentemente vêm pondo em questão a probidade da então Presidenta Dilma Rousseff em permanecer no seu posto, à época numa consequente ameaça de perda do cargo por meio de um processo legal de Impedimento, comandado por um conluio de partidos de oposição e do então Vice-Presidente da República.

Assim, os fatos descobertos eclodem num caos fomentado por organizações de alto escalão; nelas incluem-se Estado e iniciativa privada, ambos investigados. Toda uma rede de intenções e argumentos para angariar apoiadores e executar um grande projeto de investimento que seria executado de “qualquer forma”. A escalada do desenvolvimento trabalha com esse intuito e quando chega a um estágio de crise generalizada, as consequências atingem vários aspectos da realidade e, pensando



numa perspectiva multisituada, apresentam efeitos sociais imensuráveis.

A crise tem como uma de suas definições ser um estado de coisas em que configura uma conjuntura perigosa, uma situação aflitiva, momento grave. A crise nacional tem como estopim a Operação policial e seus desdobramentos influenciou veementemente os problemas que atualmente acometeram o país, tanto pela desestabilização que tem causado nos agentes políticos, como nas dificuldades que acrescentaram a sua economia. A política brasileira fragmentou-se pelas revelações da relação entre grandes empresas e partidos políticos ao acusar criminalmente os gestores das maiores empreiteiras do país.

A Petrobras é o principal agente da crise instaurada, na condição de palco dos crimes praticados por funcionários em conluio com empresas fornecedoras de bens e serviços. Como em diversas realidades espalhadas pelo País, os estilhaços da crise atingiram a indústria naval e consequentemente o estaleiro e a região da Bahia de Todos os Santos; o que fora considerado como uma nova promessa de desenvolvimento para a região, aponta sinais de problemas trazidos pelos efeitos mais perversos do esquema de transações ilícitas que, inclusive, vem pondo historicamente em questão os rumos do governo e da política nacional.

À mesma velocidade com que os atores, frisa-se, novamente, Estado e empresas envolvidas, gestaram o projeto e determinados em instalar o grande projeto, o fizeram tornar-se realidade, através de ações efetivas como o adiantamento das etapas de instalação, liberação das licenças ambientais, alteração da área da unidade de conservação, recrutamento e aperfeiçoamento de pessoal, consultas públicas, dentre outras. As alterações trazidas pelo estaleiro, desde sua instalação à paralisação, têm impactado a Região do entorno da BTS e o município de Maragogipe, bem como outros Municípios direta e indiretamente envolvidos, que sofreram diretamente os efeitos dessa crise maior, que assolou o país.

O estaleiro permaneceu paralisado ao longo do ano de 2015, parte do ano de 2016 e os funcionários remanescentes se dividiam entre os dos setores de manutenção dos equipamentos e materiais no canteiro de obra e de segurança, totalizando trinta trabalhadores. Em números, a quantidade de trabalhadores demitidos é quase igual à totalidade do número de contratados. O empreendimento chegou a empregar diretamente cerca de cinco mil trabalhadores _muitos da própria da região, mas também outros vários de diferentes partes do Brasil e até estrangeiros.



Como todo projeto de desenvolvimento, segundo RIBEIRO (1991), o Estaleiro possui suas próprias necessidades de mão de obra e elas são definidas por uma variedade de formas, relacionadas às diversas atividades que abarcam também diferentes ritmos de investimento e fases do mesmo.

No contexto, posições funcionais e hierárquicas definiam o tipo de trabalhador e seus variados trabalhos, demandando pessoas que para lá convergiam de diferentes regiões geográficas. A divisão social e geográfica da mão-de-obra se evidenciava pelo tipo de atividades desempenhada na linha de construção, de produção, na linha técnica, e de serviços auxiliares como almoxarifado, serviços gerais, recursos humanos etc.

No município de Maragogipe e especialmente em sua sede não era diferente. Como a construção e instalação da obra e a operação do estaleiro demandavam distintos tipos de mão-de-obra, diferentes trabalhadores se envolveram no andamento do mesmo, chegando de vários lugares para realizar as suas funções, dividindo-se entre as etapas específicas do empreendimento.

E em meio às conversas com trabalhadores e ex-trabalhadores que encontrei em campo, vez ou outra se comentava sobre colegas, os “de fora”, que trabalharam no Estaleiro, que já tinham trabalhado em outros empreendimentos antes e que seguiram para trabalhar em outro empreendimento depois da paralização do Estaleiro; alguns, inclusive, moradores locais que, depois de adquirir experiência em trabalhar no Estaleiro, conseguiram seguir para outra obra.

O movimento de divisão de trabalho em projetos de desenvolvimento prevê a utilização da mão-de-obra local na maior parte das vezes nas etapas de construção do empreendimento, nesta situação confirmada através de conversa com pessoas em campo, já como ex-trabalhadores.

A divisão entre trabalhos fixos e temporários se torna um aspecto significativo pela reincidência com que ocorre nesses processos instalação de empreendimentos. LOPES (2011), ao falar sobre precarização do trabalho no Brasil, destaca esse fenômeno por meio de estudos relativos à parte industrial de usinas de açúcar.

O autor identifica características peculiares ao tipo de trabalho exercidos, sobretudo quanto à divisão de trabalho em trabalhadores fixos e temporários, e entre os últimos o recrutamento local de trabalhadores na função de serventes, operários sem especialização, funções auxiliares, em grande parte jovens solteiros, podendo



ser também originários de áreas mais distantes do Estado ou em Estados vizinhos.

Ainda assim, mesmo com a questão da transitoriedade relacionada ao emprego de mão-de-obra local, a crise iniciada pela operação “Lava a jato” antecipou o destino dos trabalhadores do Estaleiro; antes mesmo que pudesse ocorrer a fadada substituição de parte da mão-de-obra local, encerrando alguns contratos de trabalho por conta de uma posterior fase do empreendimento, a paralisação encerrou, por completo, a esperança de boa parte dos cidadãos maragogipanos em permanecer trabalhando no estaleiro.

No final de 2014, após algumas despedidas já ocorridas e na tentativa de evitar outras, os trabalhadores realizaram manifestações, protestos, inclusive em Salvador, sede da empresa. Ouvi de um dos trabalhadores sobre rumores acerca das rescisões trabalhistas nesta época, como também um pouco sobre dinâmica de substituição de cargos de chefia dentro do projeto antes mesmo da época da crise do estaleiro e depois da eclosão da Lava a jato.

Desse momento em diante, demissões se tornaram parte da rotina do empreendimento. Já em janeiro de 2015, além dos quatrocentos e sessenta e cinco trabalhadores que haviam saído do Estaleiro, outros duzentos e sessenta foram demitidos e depois mais duzentos e quarenta trabalhadores tiveram seus contratos trabalhistas reincididos pela empresa e, assim, sucessivamente. Em poucos meses mais de cinquenta por cento dos trabalhadores foram despedidos, alcançando quase a totalidade no final do mês fevereiro de 2015, quando o Estaleiro paralisou suas obras.

São Roque, onde muitas pessoas trocaram seu trabalho tradicional pelo barulho das máquinas, somados a outros trabalhadores de fora que enchiam a cidade de gente, eles que muitas vezes faziam turno extra para acelerar o processo de funcionamento do Estaleiro em determinados horários do dia, desapareceram. O lugar que tinha suas ruas pelo início da manhã como um mar de uniformes laranja, hoje está ermo, aparenta nem ter moradores.

Após a paralisação do empreendimento, pessoas da região e as de fora, iniciaram um movimento de saída de Maragogipe à procura de trabalho. Muitos deles que começaram ali mesmo em Maragogipe, que se qualificaram e conseguiram uma vaga no Estaleiro.

A instalação de um empreendimento do porte do Estaleiro também alterou



sobremaneira os fluxos socioeconômicos locais, gerando impactos diversos na dinâmica dos grupos que vivenciam a região. Nesse sentido, entendo que no contexto de instalação do empreendimento, outros fluxos se agregam aquele que para efeitos analíticos considere como original. Com isto redesenham-se novas direções, carregando uma cadência ininterrupta de incertezas, onde as consequências são diversas e imprevisíveis.

Algumas destas alterações de fluxos já eram percebidas e previstas como a mobilidade de trabalhadores e migração de pessoas distribuídas pelos Municípios envolvidos na área geográfica próxima ao empreendimento. Como descrito anteriormente, o projeto de investimento a partir das dinâmicas de cada uma de suas etapas de instalação e de fatores imprevisíveis, como a operação “Lava à Jato”, alavancou um movimento de pessoas, bens e serviços que mudou e muito o cotidiano local.

A economia local dos Municípios próximos ao empreendimento se desenvolveu principalmente nos setores de bens de consumo e serviços direcionados à recepção das pessoas que chegavam, com a intensificação do comércio local, abertura de vários restaurantes e pousadas que recebiam o novo público, em sua maioria trabalhadores do estaleiro, individualmente ou grupo, por meio de contrato com empresas participantes do consórcio. Os vários cursos de soldagem e outros técnicos como o Pronatec, espalhados pelas cidades também fizeram parte desse conjunto de empreendimentos regionais.

São Roque do Paraguaçu, um dos cinco distritos de Maragogipe, é onde está localizado o Estaleiro Enseada Indústria Naval e, portanto, também o lugar mais afetado com os efeitos da instalação do estaleiro, com os impactos trazidos pela crise. A paralisação do estaleiro trouxe consequências que nem o cidadão comum, o setor privado e o poder público souberam lidar.

Sendo assim, o mercado interno e a zona urbana de São Roque se desenvolveram prioritariamente para dar suporte às pessoas que ali chegavam e isto se configurou nesses momentos pontuais. Ao chegar no distrito nos deparamos com muitas construções recentes, sejam residenciais como também estabelecimentos específicos, como pousadas, clubes, restaurantes e pequenos mercados; tudo se encontra parado, fechado, se deteriorando pelas ações do tempo.

Entendo que historicamente a região já padecia de prejuízos permanentes,



frutos das variadas tentativas de implantação de distintos modos de produção, estagnados no decorrer do tempo, além dos diversos impactos negativos trazidos, como os ambientais, por exemplo; conforme salientei, a outra parte da crise origina-se do que pode ser compreendido como peculiar aos projetos de desenvolvimento: um ‘estancamento’ proveniente do próprio fluxo de transformações que ele traz aos contextos locais que recebem tais projetos.

Tal estancamento pode ser comparado ao que Peter Scott entende por “descaso planejado”, quando trata sobre as situações relacionadas aos projetos de barragem, em específico a UHE Itaparica no Rio São Francisco.

O termo sinaliza um reconhecimento do que ocorre nas instruções de grandes obras de desenvolvimento (SCOTT, p. 122, 2012), ou seja, dentro da instrução, do planejamento relacionado a esses projetos, certa negligência pré-estabelecida aparece nos projetos de desenvolvimento, principalmente quanto à reparação dos impactos, sejam os ambientais como também os da população diretamente envolvida.

Não há uma efetiva reparação com relação aos prejuízos sofridos, porque em primeiro plano está a necessidade de se alcançar “metas mensuráveis em índices de produção associadas à ideia de desenvolvimento”. De outro plano, RIBEIRO (1991, p. 178) reitera esse entendimento com relação aos efeitos pós implantação de grandes projetos, inerente às ações desenvolvimentistas.

As contradições desenvolvimentistas internas dos grandes projetos podem ser resumidas da seguinte forma: os ‘projetos de desenvolvimento’ imobilizam imensos volumes de recursos ao concentrarem-nos num ponto do espaço; drenam os melhores recursos naturais e humanos de uma área e levam-nos para outra região; finalmente, uma vez que concluída a obra, a massa de investimentos que fluía na área durante o período de construção estanca, aumentando assim a probabilidade de que uma atividade econômica excepcional seja seguida de uma depressão. (RIBEIRO, 1991, p. 178).

Ainda que tenham havido ocorrências não esperadas dentro do processo, tais eventos, de certa forma, refletem os efeitos que os projetos de desenvolvimento geralmente trazem ao local que o recebe e faz parte de uma estrutura onde outros eventos mudaram em diversas oportunidades as dinâmicas envolvidas, a história do lugar, redesenhando e reificando as relações sociais perpetuadas.

Situações presenciadas em campo demonstraram, em diversos momentos,



certa cautela com relação ao empreendimento antes mesmo da sua instalação; a restrição de alguns atores nas audiências públicas com relação às etapas de instalação do empreendimento; como também questionamentos quanto aos prejuízos e benefícios que o estaleiro poderia trazer; a mão-de-obra que certamente seria modificada no decorrer do processo de instalação-operação do empreendimento e outras histórias que corroboraram para o sentimento de desconfiança atrelado a parte da população.

Os motivos apresentados relacionam-se tanto a questões históricas, como também efeitos peculiares aos projetos de desenvolvimento; sobretudo com relação à reparação de impactos e a efetiva melhoria da situação econômica, social e ambiental da região.

E com relação à paralisação do estaleiro percebe-se a exasperação da população, e a busca por respostas ao que presenciavam no dia a dia, pois os que ‘venderam’ a ideia entre os chefes e o povo a tensões inexistentes e a uma nova formação de classes, que passou a desconsiderar os elos de parentesco.

de uma vida melhor, qualificação, bom emprego, estabilidade às pessoas que ali vivem, rapidamente se transformou em desemprego, violência, prejuízos e decepção.

Tais percepções evidenciam que a paralisação do estaleiro, apesar da forma inesperada que ocorreu dentro do processo, foi nada mais que um evento dentre tantos outros já existentes dentro da estrutura local. Cada evento com sua particularidade, e todos dentro de uma estrutura maior que é o complexo de significados que foram se agregando à realidade e construindo o contexto histórico específico.

Conforme evidenciado nos relatos relacionados à crise _em suas duas acepções_ destaco o entendimento de VALENCIO, ZHOURI (2014, p. 12) com relação aos “poderes institucionalmente constituídos”, tratando-se justamente da figura modernizante do Estado brasileiro, e que insiste no modelo desenvolvimentista, seja na formulação ou na omissão de políticas públicas fundamentais para os direitos sociais, não passando de uma “[...] uma ilusão de eficácia da manobra política de negação da existência da referida crise”. Esta crise se aplica a vários aspectos, ou seja, suplanta a questão socioambiental e acessa outros problemas em contextos macrossociais, como segurança, saúde, saneamento básico, questões fundiárias, dentre outros.



Porque na verdade o interesse maior deste modelo é manter a aliança do Estado justamente com grupos empresariais dominantes, e outros grupos restritos, e detrimento dos outros atores que arcam com os efeitos de tais manobras e que são invisibilizados em várias fases do processo, sobretudo após a instalação dos grandes

Diante disso, muitas pessoas ainda demonstravam defender a volta do estaleiro, pois acreditavam no discurso esperançoso criado pelos atores (Estado e Empresariado) que ia fazer uma diferença em suas vidas, porque de certa forma, outrora o fez, mesmo que durante determinado momento, no sentido de qualificar pessoal, trazer condições de maior empregabilidade à região, como também desenvolver o mercado interno ao receber toda a estrutura do empreendimento.

Ao mesmo tempo, para um grande número de pessoas, principalmente para aquelas que viveram localmente a transitoriedade do evento em si, aquilo tudo aparentava uma nova tentativa de trazer desenvolvimento para a região, mas que também caiu por terra, como todas as outras que ocorreram durante toda a história do lugar.

Uma oscilação que de certa forma passou a apresentar um caráter mais geral de permanência, pois se repetia, diante dos vários momentos de auge e decadência que estruturaram parte da cultura e história da região.

Entendo que historicamente a região do entorno da BTS já padece de prejuízos permanentes, frutos das variadas tentativas de implantação de distintos modos de produção, estagnados no decorrer do tempo, além dos diversos impactos negativos trazidos, como os ambientais, por exemplo; conforme salientei, a outra parte da crise-processo origina-se do que pode ser compreendido como peculiar aos projetos de desenvolvimento: um ‘estancamento’ proveniente do próprio fluxo de transformações que ele traz aos contextos locais que recepcionam tais projetos.

Não há uma efetiva reparação com relação aos prejuízos sofridos, porque em primeiro plano está a necessidade de se alcançar “metas mensuráveis em índices de produção associadas à ideia de desenvolvimento”. De outro plano, RIBEIRO (1991, p. 178) reitera esse entendimento com relação aos efeitos pós implantação de grandes projetos, inerente às ações desenvolvimentistas.

Tais percepções evidenciam que a paralisação do estaleiro, apesar da forma inesperada que ocorreu dentro do processo, foi nada mais que um evento dentre tantos outros já existentes dentro da estrutura local. Cada evento com sua



particularidade, e todos dentro de uma estrutura maior que é o complexo de significados que foram se agregando à realidade e construindo o contexto histórico específico.

Porque na verdade o interesse maior do modelo é manter a aliança do Estado justamente com grupos empresariais dominantes, e outros grupos restritos, e detrimento dos outros atores que arcam com os efeitos de tais manobras e que são invisibilizados em várias fases do processo, sobretudo após a instalação dos grandes projetos.

REFERÊNCIAS

AMARAL, Lucas; GOMIDE, Alexandre; PIRES, Roberto. A ver navios? A revitalização da indústria naval no Brasil democrático. / editores: Carlos Alvares da Silva Campos Neto, Fabiano Mezadre Pompermayer. – Brasília : Ipea, 2014.

AZEVEDO F., Edson Terra. O Pré-sal e os desafios do desenvolvimento competitivo nacional: uma análise das influências da política de conteúdo local sobre a aglomeração produtiva de petróleo e gás da bacia de Campos. Tese apresentada ao Programa de PósGraduação em Sociologia Política do Centro de Ciências do Homem da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro. Orientador: Prof. Dr. Manuel Antonio Molina Palma – UENF; Coorientadora: Profª. Dra. Margarida Perestrelo - ISCTE / IUL. Campos dos Goytacazes - RJ, 2015.

BAIARDI, Amílcar; SARAIVA, Luiz Fernando; ALMICO, Rita. Gênese e transformação das empresas regionais: o Recôncavo Baiano. Recôncavos. Revista do Centro de Artes, Humanidades e Letras vol. 1 (1), 2007, UFRB, Cachoeira-Ba. Fonte: <http://www2.ufrb.edu.br/edicoes/n01>.

BARICKMAN, B. J. Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860/ B. J. Barickman; tradução de Maria Luiza X. de A. Borges. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BRONZ, Deborah. Empreendimentos e empreendedores: formas de gestão, classificações e conflitos a partir do licenciamento ambiental, Brasil, século XXI. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Museu Nacional, UFRJ. Orientador: Prof. Dr. Antonio Carlos de Souza Lima. RJ, 2011.

------. “Participação ou consulta? Práticas de negociação e políticas de compensação na implantação de projetos industriais no Brasil: o caso dos pescadores do petróleo”. In: BOIVIN, Mauricio; HEREDIA, Heredia e Ana ROSATO (Orgs.). Política, instituciones y gobierno: abordajes y perspectivas antropológicas sobre el hacer. Buenos Aires: Antropofagia, 2009a, v. 1, p. 257-284.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; POMPERMAYER, Fabiano Mezandres (ors.). Ressurgimento da indústria naval no Brasil : (2000-2013) / editores: Carlos Alvares da Silva



Campos Neto, Fabiano Mezadre Pompermayer. – Brasília : Ipea, 2014.

COMISSÃO PRÓ-IGUAPE. Relatório final sobre EIA-RIMA do Estaleiro do Paraguaçu, Bahia. Salvador, 2010.

GERHARDT, LOPO, SANTOS. Polo naval do rio grande: Ideologia neodesenvolvimentista, 'alternativas infernais' e 'autoritarismos tolerantes'. Formas de Matar, de morrer e de resistir: limites da resolução negociada de conflitos ambientais/

FERREIRA, Ícaro Argolo. A escolha pública como determinante da implantação do Estaleiro Enseada Indústria Naval e seus efeitos no território local. Revista de Humanidades, Tecnologia e Cultura ISSN 2238-3948, v. 7, n. 1, 2017.

JESUS, Claudiana Guedes de. Retomada da indústria de construção naval brasileira: reestruturação e trabalho/Claudiana Guedes de Jesus. Orientador: Leda Maria Caira Gitahy. Coorientador: André Tosi Furtado. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP., 2013.

LOPES, José Sérgio Leite. Notas sobre a precarização do Trabalho no Brasil. Estudos do Trabalho, ano V – nº 8 – 2011. Revista RET : Rede de estudos do trabalho. WWW.estudosdotrabalho.org, 2011.

-----Sobre Processos de “ambientalização” dos conflitos e sobre dilemas de participação. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 12, n. 25, p. 31-64, jan./jun. 2006.

MARCUS, George E. Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography. Annual Review of anthropology, Vo. 24 (1995), 95-117. url: <http://links.jstor.org>. Acesso em maio de 2013.

PROST, Catherine. Resex Marinha versus Polo Naval na Baía do Iguaçu. In: Novos Cadernos NAEA. v. 13, n. 1, jul. 2010.

RIBEIRO, Gustavo Lins. Empresas Transnacionais: um grande objeto por dentro/ Gustavo Lins Ribeiro, tradução: Marcos Bagno. Ed. Marco Zero, São Paulo: SP, 1991.

_____. Poder, redes e ideologia no campo do desenvolvimento. Novos Estudos nº80. Março/2008.

_____. Quanto maior melhor? Projetos de grande escala: uma forma de produção vinculada à expansão de sistemas econômicos. Oliveira, João Pacheco de; Cohn, Clarice João Pacheco de Oliveira e Clarice Cohn (Orgs.). Belo Monte e a questão indígena; Brasília - DF: ABA, 2014.

SANTOS, Milton. O Retorno do Território. Organizadores/Milton Santos, Maria Adélia A. de Souza, e Maria Laura Silveira. São Paulo, Hucitec-ANPUR (1994).

SCOTT, Parry. Descaso Planejado: uma interpretação de projetos de barragem a partir da experiência da UHE Itaparica no Rio São Francisco. Zhouri, Andréa (Org.). desenvolvimento, reconhecimento de direitos e conflitos territoriais; Brasília – DF: ABA, 2012.

SINAVAL, Cenário da construção naval 4º trimestre - Balanço de 2013. <http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/SINAVAL-Cenario2013-4tri.pdf>



VALENCIO, Norma; ZHOURI, Andréa. Formas de matar, de morrer e de resistir: limites da resolução negociadas de conflitos ambientais. / Andréa Zhouri, Norma Valencio, organizadoras. – Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014. 395 p. :il. (Humanitas). São Paulo: Makron Books, 1997.